Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1889037
Steller: C.A.A.M. Plat
Datum commissie: 5 oktober 2021
Datum raadsvergadering: 26 oktober 2021

Team: ROWE
Teammanager: Tom Plat
Portefeuillehouder: S. Bashara
E-mail: c.plat@hoorn.nl

Onderwerp
Ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied

Agendering
Ter besluitvorming

Bijlagen

1	Ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied met bijlagen
2	

De raad besluit

1. in te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied;
2. de aanpassingen vanuit de participatie (het verlagen van de toren op de hoek Keern-Van Dedemstraat en het verdelen van deze vierkante meters woonoppervlak over andere woongebouwen aan de noordkant van het station en over het Pelmolenpad) in het ontwerpbestemmingsplan te verwerken;
3. het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied in procedure te brengen.

Samenvatting

Op 8 december 2020 is het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn door de gemeenteraad vastgesteld. De volgende stap is het opstellen en in procedure brengen van ontwerpbestemmingsplannen voor de deelgebieden Stationsgebied en Pelmolenpad. Het bestemmingsplan Stationsgebied biedt ruimte voor de realisering van woningen, verplaatsing van het busstation, een nieuwe traverse over het spoor, een ondergrondse parkeergarage, fietsenstallingen aan de noord- en zuidzijde van het station en diverse stedelijke voorzieningen. In het bestemmingsplan is de gewenste ontwikkeling beschreven en is ingegaan op omgevingsaspecten. Het plan is getoetst aan rijks-, provinciaal-, regionaal- en lokaal beleid. Daarnaast zijn milieuonderzoeken uitgevoerd. Er zijn geen nadelige gevolgen voor het milieu. Er hoeft dan ook geen m.e.r.-procedure te worden doorlopen en een nadere analyse in een MER/m.e.r.-beoordeling is niet noodzakelijk.
Gelijktijdig met het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is een uitgebreid participatieproces gevolgd. Omwonenden en belanghebbenden zijn betrokken bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan. Dit heeft geresulteerd in de volgende aanpassingen: het verdwijnen van de toren op de hoek Keern-Van Dedemstraat (deze vierkante meters woonoppervlak zijn verdeeld over andere woongebouwen aan de noordkant van het station en over het Pelmolenpad). In plaats van de toren komt een woonblok met 4 woonlagen aan de straatkant en 6 aan de spoorzijde.
Gelet op het voorgaande stelt het college voor in te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied genoemde aanpassingen vanuit de participatie in het ontwerpbestemmingsplan te verwerken en dit ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen.

1. Inleiding: reden van het voorstel

Voor de ontwikkeling van het Stationsgebied is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Beoordeeld moet worden of deze in procedure kan worden gebracht.

Belang

Het vlot doorlopen van de planologische procedure waardoor het gebied kan worden ontwikkeld.

Centrale vraag

Wil de gemeenteraad het mogelijk maken om het Stationsgebied te ontwikkelen en hiervoor de planologische procedure starten?

2. Beoogd maatschappelijk resultaat

Het ontwikkelen van het stationsgebied met woningen, een busstation aan de noordzijde van het station, een nieuwe traverse over het spoor, een ondergrondse parkeergarage, fietsenstallingen aan de noord- en zuidzijde van het station en diverse stedelijke voorzieningen.

3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie

Duurzaamheid is een breed thema en gaat zowel over sociale, fysieke als organisatorische elementen. In de Poort van Hoorn wordt gestreefd naar een energiepositieve balans. Dit houdt in dat in het gebied meer energie wordt opgewekt dan dat de functies in het gebeid verbruiken. Dit is in overeenstemming met het raadsbesluit van 24 september 2019 waarbij is ingestemd met de uitgangspunten voor de Poort van Hoorn. Het stedenbouwkundig plan geeft hier fysiek uiting aan door het plan op te bouwen vanuit het landschap, openbare ruimte naar bebouwing. Aangestuurd wordt op een energieconcept voor het gehele gebied zodat duidelijk wordt of energieleverend haalbaar is. In de nadere planuitwerking wordt dit aspect nader uitgewerkt.

4. Kaders

Wet ruimtelijke ordening (Wro)

Hierin staat hoe ruimtelijke plannen tot stand komen en welke bestuurslaag (Rijk, provincie, gemeente) voor wat verantwoordelijk is. De gemeentelijke instrumenten voor ruimtelijke ordening, zoals structuurvisie, bestemmingsplan en het afwijken van het bestemmingsplan staan in de Wro genoemd.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Dit is de nadere uitwerking van de Wro en bevat onder meer bepalingen over bestemmingsplannen en grondexploitatie. In het Bro staat de zogenoemde “ladder voor duurzame verstedelijking” genoemd. De ladder is van toepassing als een plan wordt aangemerkt als ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’. Of er sprake is van een ‘stedelijke ontwikkeling’ wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het toevoegen van meer dan 11 woningen wordt gezien als nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Algemene wet bestuursrecht (Awb)

In afdeling 3.4 staan procedureregels voor het vaststellen van een beeldkwaliteitsplan.

Crisis- en herstelwet (Chw)

Deze wet vereenvoudigt, versnelt en verruimt de mogelijkheden om een ruimtelijk plan of innovatief project tot stand te brengen. In het kader van de gewenste versnelling is de rechtsbescherming van burgers en overheden en de toegang tot de rechter gewijzigd. Het beroepsrecht is op onderdelen beperkt. De Crisis- en herstelwet is van toepassing op plannen waarbij meer dan 11 woningen worden gerealiseerd.

Grondexploitatiewet
Deze wet stelt als onderdeel van de Wro een gegarandeerd kostenverhaal als eis aan bestemmingsplannen. Een exploitatieplan maakt verplicht deel uit van het bestemmingsplanproces, tenzij het kostenverhaal op andere wijze is gegarandeerd. Dit kan in de vorm van een anterieure overeenkomst.

Structuurvisie Hoorn (2012)
Hierin staat het toekomstbeeld dat Hoorn per wijk voor ogen heeft met name in ruimtelijke zin.

Geldende bestemmingsplannen
Ter plaatse gelden de bestemmingsplannen Hoorn Noord-West 1971, Maelsonstraat en omgeving, Hoorn Noord en Venenlaankwartier, Berkhouterweg 1968 en Binnenstad.
Aanvullend zijn het paraplubestemmingsplan Parkeren & laden en lossen (2018) en het paraplubestemmingsplan Archeologie (2017) van toepassing.

Raadsbesluit van 24 september 2019 – Uitgangspunten gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn
Met dit besluit heeft de gemeenteraad de ambities, essenties en uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn vastgesteld.

Raadsbesluit van 8 december 2020 – Stedenbouwkundig plan, Financiële kaders en Samenwerkingsovereenkomst Poort van Hoorn
Met dit besluit heeft de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan voor de Poort van Hoorn vastgesteld. Het stedenbouwkundig plan geeft concreet richting aan de ontwikkeling van het stationsgebied en de locatie Pelmolenpad/Prisma. Er is ruimte voor ruim duizend woningen, verplaatsing van het busstation, een nieuwe traverse over het spoor, een onder- en bovengrondse parkeergarage, fietsenstallingen aan de noord- en zuidzijde van het station en diverse stedelijke voorzieningen.

Verordening doelgroepen sociale woningbouw en middenhuur gemeente Hoorn (6 juni 2019)
Met deze verordening kan de gemeente in ruimtelijke plannen en exploitatieplannen eisen opnemen voor het realiseren van sociale huurwoningen, sociale koopwoningen en middenhuurwoningen.

Samenwerkingsovereenkomst van mei 2021
De gemeente Hoorn, Provincie Noord-Holland, NS Stations en ProRail zijn een samenwerkingsovereenkomst voor de Poort van Hoorn aangegaan. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de realisatie van het stedenbouwkundig plan voor het gebied rondom het stationsgebied.

5. Argumenten

De ontwikkeling betreft het transformeren van een parkeerterrein (grotendeels) aan de noordzijde van het station) tot een gemengd stedelijk gebied met woningbouw, voorzieningen voor reizigers en bijbehorende functies. Aan de zuidzijde van het station ontstaat, door verplaatsing van het busstation en parkeerplaatsen, ruimte voor een kwaliteitsslag in de openbare ruimte. Ook wordt hier ruimte geboden voor publieksfuncties. Deze ontwikkelingen zijn is in strijd met de geldende bestemmingen.

De voorgenomen ontwikkelingen moeten worden gemotiveerd met een goede ruimtelijke onderbouwing. Hierin moet worden aangetoond dat er geen strijd is met een goede ruimtelijke ordening en dat het algemeen belang niet in het geding is. Het plan is getoetst aan de geldende beleidskaders. De voor het nieuwe bestemmingsplan relevante milieuaspecten zijn onderzocht.
Onderstaand wordt ingegaan op een aantal van belang zijnde aspecten.

Participatie
In het project Poort van Hoorn is uitgebreide participatie in het voorproces van de planvorming gevoerd. Bij punt 6 (Maatschappelijk draagvlak) wordt hierop uitgebreid ingegaan. Een aantal aandachtspunten die in het participatieproces naar voren zijn gebracht, resulteren in een aanpassing van het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan. Dit zijn: het verdwijnen van de toren op de hoek Keern-Van Dedemstraat (deze vierkante meters woonoppervlak zijn verdeeld over andere woongebouwen aan de noordkant van het station en over het Pelmolenpad). In plaats van de toren komt een woonblok met 4 woonlagen aan de straatkant en 6 aan de spoorzijde.
Door het uitgebreide participatieproces is het voor de omgeving duidelijk wat de ontwikkeling gaat betekenen.

Stedenbouwkundig plan
Op 8 december 2020 heeft de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan voor de Poort van Hoorn vastgesteld. Het stedenbouwkundig plan geeft concreet richting aan de ontwikkeling van de gebieden stationsgebied en Pelmolenpad.
Het stedenbouwkundig plan is in een uitgebreid participatietraject voorgelegd aan bewoners en andere belangstellenden. Uit de participatie volgt een aantal aanpassingen.

Woningbouwprogramma en -differentiatie
Het plan gaat uit van realisering van circa 520 woningen.
De in dit bestemmingsplan voorziene woningbouwontwikkeling wordt op 7 oktober 2021 bestuurlijk regionaal afgestemd.

Woningdifferentiatie:
a. minimaal 15% van het totaal aantal maximum toegestane wooneenheden in de categorie sociale koopwoningen;
b. minimaal 5% van het totaal aantal maximum toegestane wooneenheden in de categorie geliberaliseerde woning voor middenhuur laag;
c. minimaal 5% van het totaal aantal maximum toegestane wooneenheden in de categorie geliberaliseerde woning voor middenhuur hoog.

Het aandeel sociale huur en sociale koop bedraagt voor het Stationsgebied 15% en voor het Pelmolenpad 40%. Voor beide gebieden gezamenlijk is het aandeel circa 30%. Dit is volgens het bepaalde in de Doelgroepenverordening van juni 2019.

Ladder van duurzame verstedelijking
-Wonen
Voor het planvoornemen is een ladderonderbouwing voor het aspect wonen opgesteld. Uit de ladderonderbouwing blijkt dat de geplande woningen op in dit plangebied passen binnen de geconstateerde woningbehoefte.
Dit plan sluit aan op de veranderende bevolkingssamenstelling en veranderende woningvraag. Het woningtekort kan hiermee deels worden teruggedrongen en de ontwikkeling Poort van Hoorn speelt in op de verkrapte woningmarkt in zowel gemeente Hoorn, de regio West-Friesland als de Metropool Regio Amsterdam (MRA).
Voor de geplande woningen in een stedelijk woonmilieu in het plangebied is voldoende kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aangetoond.

-Publieksfuncties
Om een levendige stadswijk met een eigen identiteit waar te kunnen maken, is een mix van wonen met andere functies van belang. Enerzijds door wonen en werken te combineren, anderzijds dragen voorzieningen bij aan een succesvolle transformatie naar een gemengd woon-werkgebied.
Het plangebied bestaat een gemixt functieprogramma van in totaal 20.000 m² aan publieksfuncties.

Uit de quickscans ladderonderbouwingen van de publieksfuncties blijkt dat a) de beoogde publieke functies voorzien in een (toenemende) behoefte, b) de ontwikkeling past binnen de beleidskaders en -ambities van de gemeente, c) van structurele leegstand, aantasting van het woon- en leefklimaat en ondernemersklimaat als gevolg van de invulling met de beoogde publieksfuncties geen sprake zal zijn. In het ontwerp bestemmingsplan is daarom ruimte opgenomen voor 20.000 m² aan publieksfuncties.

Ecologie
Op Natura 2000-gebieden en overige beschermde gebieden zijn door het bestemmingsplan geen negatieve effecten te verwachten. Door de stikstofdepositie treedt geen negatief effect op in het kader van de in de Wet natuurbescherming beschermde gebieden.
Er loopt nog een nader onderzoek naar de vleermuizen, Meervleermuis en de steenmarter. Deze onderzoeken zijn echter nog (niet) volledig uitgevoerd ten tijde van vaststelling van dit bestemmingsplan. Daarom is in de regels de voorwaarde opgenomen tot het uitvoeren van onderzoek hiernaar.

Geluid
De ligging van het plangebied is geluidsbelast vanwege wegverkeer door een aantal (drukke) wegen en vanwege railverkeer door de ligging aan een doorgaand spoor en het treinstation Hoorn. Er is akoestisch onderzoek naar geluidshinder als gevolg (spoor)weginfrastructuur uitgevoerd.

Uit het onderzoek blijkt dat door zowel het weg- als het railverkeer niet wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Wel wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Om deze reden zijn hogere waarden nodig.

De Wet geluidhinder biedt het college de mogelijkheid een hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevels van woningen vast te stellen. Het ontwerpbesluit voor het vaststellen van hogere waarden moet gelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Het definitieve besluit over het vaststellen van de hogere waarden moet worden genomen vóór de vaststelling van het bestemmingsplan. Zonder een besluit hogere waarden kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld en kan de planontwikkeling niet worden uitgevoerd.

Daarnaast blijkt dat voor een deel van de geluidgevoelige bestemmingen de geluidbelasting meer dan 53 dB bedraagt. Met een standaard gevel met een geluidwering van 20 dB wordt voor deze geluidgevoelige bestemmingen niet voldaan aan de eis uit het Bouwbesluit van een maximaal binnengeluidniveau van 33 dB. Om deze reden zal bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen een onderzoek naar de geluidwering van de gevel uitgevoerd moeten worden. Dit onderzoek moet aantonen dat voldaan wordt aan de grenswaarden uit het Bouwbesluit voor het binnengeluidniveau. Indien voldaan wordt aan de grenswaarden uit het Bouwbesluit is er sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat binnen.

Verkeer en parkeren
-Verkeer
De verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkelingen in de Poort van Hoorn zijn onderzocht. Het gaat hierbij zowel om de effecten op de omliggende wegen en kruispunten als om de invloed op het parkeren die het plan tot gevolg heeft. De effecten zijn berekend met het vigerende verkeersmodel van de gemeente Hoorn.
Omdat het afzonderlijk in beeld brengen van de verkeerseffecten voor de separate plannen een onrealistisch verkeersbeeld zal geven, is één verkeersonderzoek uitgevoerd. Het totale effect van het plan Poort van Hoorn op bestaande en nieuwe wegen is in beeld gebracht. Hiermee wordt voorkomen dat een onderschatting van de verkeerseffecten zal optreden als gevolg van het opknippen in deelplannen.

De functionele verandering die het plangebied zal ondergaan, behelst een verdichting van ruimtelijke functies. En ondanks de zeer gunstige ligging ten opzichte van een multimodale mobiliteitsknoop zal dit leiden tot een toename van het autoverkeer. Het onderzoek is overwegend gericht op de verkeerseffecten van dit autoverkeer.
Voor het rijdende autoverkeer zijn zowel de effecten op wegvakken als op kruispunten in beeld gebracht. Belangrijk daarbij is dat het gaat om het planeffect ten opzichte van een autonome situatie (zonder Poort van Hoorn). De verkeerseffecten van de Poort van Hoorn hebben slechts in zeer beperkte mate effect op wegen buiten het studiegebied. Het studiegebied is daarmee maatgevend voor de effectbepaling. De intensiteit op de wegvakken neemt binnen het studiegebied op veel wegen toe maar blijft binnen intensiteitscriteria die passend zijn bij het type weg (volgens Duurzaam Veilig).
Op diverse kruispunten en wegvakken in het studiegebied worden maatregelen genomen om de verkeersafwikkeling in de toekomst te verbeteren. Deze maatregelen vloeien voort uit diverse studies die in het verleden rondom het plan Poort van Hoorn zijn uitgevoerd. Deze hebben uiteindelijk geleid tot de plansituatie. Deze plansituatie is getoetst aan de autonome situatie. Ondanks de toegenomen intensiteit, maar dankzij de genomen verkeersmaatregelen, is in de plansituatie op de meeste kruispunten sprake van een goede verkeersafwikkeling.

-Parkeren
Op basis van de opgestelde parkeerbalans blijkt dat binnen de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan in combinatie met het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen en de parkeernormen van de gemeente een sluitende parkeerbalans geldt. Dit betekent dat het bestemmingsplan voor parkeren uitgaat van reële uitgangspunten. Dit is geborgd in de regels van het bestemmingsplan.
In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning. In het besluit van de gemeenteraad van 8 december 2020 waarbij het stedenbouwkundig plan voor de Poort van Hoorn is vastgesteld, is de keuze voor het deze parkeernorm gemotiveerd.

Beeldkwaliteitsplan
Voor het Stationsgebied en het Pelmolenpad wordt een stedenbouwkundig plan gemaakt waarin wordt ingegaan op de gewenste beeldkwaliteit. Hierin wordt gedetailleerd ingegaan op richtlijnen en wensbeelden voor architectuur, materiaalkeuze en de inrichting van de openbare ruimte. Met het beeldkwaliteitsplan wordt de in dit gebied gewenste ruimtelijke kwaliteit geborgd. Het beeldkwaliteitsplan wordt een formeel toetsingskader voor bebouwing en inrichting van het plangebied voor de Commissie voor Monumenten en Welstand. Het ontwerp van dit beeldkwaliteitsplan wordt u nog ter besluitvorming aangeboden.

Milieueffectrapportage
De boordeling heeft plaatsgevonden aan de hand van de relevante criteria in de Wet milieubeheer en de bijbehorende richtlijn. Dit betekent dat gekeken is naar de kenmerken van de activiteit, de locatie van de activiteit en de gevolgen van de activiteit voor het milieu. Het project is in zekere zin onomkeerbaar, maar heeft in vergelijking met de drempelwaarde van een stedelijk ontwikkelingsproject een relatief geringe omvang. Een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling hoeft niet te worden uitgevoerd.

Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu, is het niet nodig om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen. Gezien de te verwachten effecten kan worden geconcludeerd dat vanwege de aard van de activiteit en de zorgvuldigheid waarmee het plan kan worden ingepast en gerealiseerd, het uitgesloten is dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen met zich mee zal brengen voor het milieu. Omdat er geen sprake is van relevante effecten, zijn er geen redenen voor het doorlopen van een m.e.r.- procedure. Nadere analyse in een MER/m.e.r.-beoordeling is niet noodzakelijk.

Crisis- en herstelwet (Chw)
De Chw is van toepassing op de ontwikkeling van het Stationsgebied. Dit betekent dat vaste regels voor het verloop van beroepsprocedures vereenvoudigd zijn en dat de procedure sneller verloopt. Het gaat om de toegang tot de beroepsprocedure, de toetsing door de rechter en de termijn voor de uitspraak. In de praktijk betekent dit dat na afloop van de beroepstermijn geen beroepsgronden meer kunnen worden aangevoerd en dat de bestuursrechter (in geval van beroep) binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn uitspraak doet.

Concluderend
Met het nieuwe bestemmingsplan heeft de gemeente een actueel juridisch instrument in handen voor het ruimtelijk beleid in het plangebied.
Het alternatief is dat er geen bestemmingsplan in procedure worden gebracht.
Dit betekent dat het betreffende gebied niet kan worden ontwikkeld met woningen, een busstation aan de noordzijde van het station, een nieuwe traverse over het spoor, een ondergrondse parkeergarage, fietsenstallingen aan de noord- en zuidzijde van het station en diverse stedelijke voorzieningen.

6. Maatschappelijk draagvlak

Vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet is ervoor gekozen om voor de Poort van Hoorn een uitgebreide participatie in het voorproces van de planvorming te doen. Het stedenbouwkundig plan is begin 2021 via diverse informatieavonden gedeeld met bewoners en andere belangstellenden. In deze bijeenkomsten stond het ophalen van informatie centraal. In de periode mei/juni 2021 is teruggekoppeld wat er met opgehaalde informatie is gedaan en zijn mogelijke aanpassingen getoond. In september/ oktober van dit jaar worden nogmaals bijeenkomsten gehouden waarin informatie wordt gedeeld over het definitieve stedenbouwkundig plan.

De gesprekken zijn (en worden) per deelgebied. Vanuit het Stationsgebied noord is het volgende aangegeven:
- impact van de woontoren hoek Keern-Van Dedemstraat op woningen in directe omgeving op daglicht, bezonning, privacy en uitzicht
- impact van de woontoren op het uitzicht van bewoners van de Toren van Hoorn
- zorgen om beperkte groen in het gebied

De naar voren gebrachte aspecten zijn uitgebreid doorgenomen. Dit heeft geresulteerd in de volgende aanpassingen: het verdwijnen van de toren op de hoek Keern-Van Dedemstraat. Deze vierkante meters woonoppervlak zijn verdeeld over andere woongebouwen aan de noordzijde van het station en over het Pelmolenpad. In plaats van de toren komt een woonblok met vier woonlagen aan de straatkant en zes aan de spoorzijde.
Reacties zijn overwegend zeer positief en bewoners voelen zich gehoord in het proces.

De vier woonlagen wordt alsnog door enkele bewoners van de Van Dedemstraat als fors ervaren, al is het een grote verbetering van hun woonkwaliteit.

De bewoners van de woontoren Toren van Hoorn maken zich alsnog zorgen over hun uitzicht en vraagt om een toren met een smalle slanke vorm (net als Toren van Hoorn zelf) zodat de zichtlijn richting Markermeer zo veel mogelijk intact blijft.
Ziekenhuis Dijklander geeft aan dat de nieuwbouw tussen station en ziekenhuis geen positieve bijdrage is aan een 'healing environment' van de patiënten. Zij zien voor hun patiënten liever het uitzicht over de oude stad en het Markermeer dan de toevoeging van levendige pleinen en woningen.

Vanuit het Stationsgebied zuid is het volgende aangegeven:
- impact van het gebouw naast het woongebouw aan de Stationsweg op privacy, dag- en zonlicht en uitzicht
- wijziging van de verkeerssituatie waarbij verkeer over de Stationsweg gaat, dicht langs het bestaande woongebouw
- voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers Stationsweg
- bereikbaarheid en zichtbaarheid van ondernemers aan de Stationsweg

In het Stationsgebied zuid zijn geen aanpassingen mogelijk. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is een gebouw tussen de traverse en het bestaande woongebouw een goede randbebouwing van het stationsplein dat hierdoor. Het gebouw draagt bij aan de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied en bedient daarnaast functies die dicht bij het station gesitueerd moeten worden.
De bewoners reageren niet positief hierop. Omdat de zorgen niet zijn weggenomen, voelen ze zich niet gehoord. Zij kunnen zich niet vinden in de argumenten en overwegingen van de gemeente.

Door het uitgebreide participatieproces is het voor de omgeving duidelijk wat de ontwikkeling gaat betekenen.

7. Financiële consequenties

In artikel 3.1.6 lid 1 onder f Bro wordt aangegeven dat een bestemmingsplan vergezeld moet gaan van een toelichting, waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd.

Voor het onderhavige plan zal minimaal gelijktijdig met de vaststelling van dit bestemmingsplan tevens aan de gemeenteraad een grondexploitatie ter vaststelling worden aangeboden. Daarnaast geldt dat een aantal onderdelen van het bestemmingplan, buiten de grondexploitatie Stationsgebied om, vanuit de al ingestelde Reserve Poort van Hoorn worden gefinancierd. Naast de dekkingsbronnen grondexploitatie Stationsgebied en de ingestelde reserve Poort van Hoorn heeft de gemeenteraad zich in december 2020 ook uitgesproken het te verwachten positieve resultaat van de grondexploitatie Pelmolenpad in te zetten voor het stationsgebied. Voor dit laatste aandeel zal de bestaande Algemene bedrijfsreserve Grondzaken zo nodig als zekerheidsstelling dienen.

De financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Stationsgebied is aangetoond via de gemeentelijke grondexploitatie, de inzet van de reserve Poort van Hoorn en de inzet van het exploitatieresultaat Pelmolenpad voor het onderhavig plan. De grondopbrengsten vanuit de gronduitgifte en andere genoemde dekkingsbronnen zijn naar verwachting voldoende om de kosten van grondexploitatie af te dekken.

De grond in het plangebied is voor een groot deel in eigendom bij de gemeente Hoorn. Het kostenverhaal voor deze gronden is dan ook verzekerd middels gronduitgifte. Een ander groot deel van de percelen is echter nog in eigendom van derden. De Grondexploitatiewet, als onderdeel van de Wro, stelt echter de verplichting van een gegarandeerd kostenverhaal als eis aan bestemmingsplannen.

Over deze nog te verwerven percelen vinden nog gesprekken plaats om te komen tot anterieure overeenkomsten waardoor de inbreng van deze gronden is voorzien. Gelet hierop is er op dit moment geen directe aanleiding voor een kostenverhaal anderszins en hoeft er vooralsnog geen exploitatieplan te worden opgesteld omdat het kostenverhaal anderszins verzekert lijkt te worden. In dat geval zal de gemeenteraad expliciet besluiten dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Mocht het sluiten van genoemde anterieure overeenkomsten onverhoopt niet mogelijk zijn dan stelt de gemeenteraad, op grond van artikel 6.12 Wro, uiterlijk gelijktijdig met het vaststellen van het bestemmingsplan, wel een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Wat onder een bouwplan moet worden verstaan, is in artikel 6.2.1 Bro aangegeven. Op basis hiervan wordt het planvoornemen van dit bestemmingsplan als bouwplan aangemerkt.

8. Communicatie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt openbaar gemaakt door middel van een publicatie in het Hoorns Nieuwsblad en in het Gemeenteblad.

9. Realisatie

Het stedenbouwkundig plan wordt op de onder 5 Maatschappelijk draagvlak genoemde punten geactualiseerd. Dit wordt vertaald in het ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied.
Het ontwerpbestemmingsplan wordt in procedure gebracht. Het ontwerp ligt na de publicatie voor zes weken ter inzage. In die periode kunnen over het ontwerp zienswijzen worden ingediend. Na afloop daarvan besluit de gemeenteraad over vaststelling van het plan.
Op het besluit over het bestemmingsplan is rechtstreeks beroep bij de Raad van State mogelijk.

Hoorn, 14 september 2021

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

de secretaris,

de burgemeester